



TITLE:

交通事業の經營主體

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

---

CITATION:

小島, 昌太郎. 交通事業の經營主體. 經濟論叢 1929, 28(1): 126-155

ISSUE DATE:

1929-01-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/129701>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號一第

卷八十二第

行發日一月一年四和昭

## 新年特別號

營利の事業に屬せざる一時の所得 . . . 法學博士 神戸 正雄

包括社會學概念批判 . . . 文學博士 米田庄太郎

明治初年の大阪の新工業 . . . 經濟學士 黒正 巖

リカアドウの恐慌論 . . . 經濟學士 谷口 吉彦

豫算に依る企業の統制 . . . 經濟學士 大塚 一朗

交通事業の經營主體 . . . 經濟學博士 小島昌太郎

明治初年大阪の御用金 . . . 經濟學博士 本庄榮治郎

（禁 轉 載）

## 交通事業の經營主體

小島 昌太郎

### 一 序 論

二 交通路の所有關係より見たる考察

三 交通事業の運營より見たる考察

四 交通機關の發達より見たる考察

五 建設資本の調達より見たる考察

六 獨占事業たる性質より見たる考察

### 一 序 論

交通事業といふは、交通機關を設備して、公衆の交通目的を達成せしむる所の經濟事業である。今日に於ては、社會を構成する所の各人相互の關係は、何等かの交通機關を経由することなくしては、成立し、維持し、發展し得ざるものである。また、これを個人の立場より見るも、交通機關は各人の生活のあらゆる方面に交渉をもつて居る。その經濟生活はいふまでもなく、その

政治生活、その社交生活、その學問生活、その文藝生活、その趣味生活、凡そこれらのものにして、交通機關の利用によることなくしてなし得るものはない。ゆゑに、交通機關の完成、若しくは、交通事業の健全なる發達といふものは、社會そのものの構成とその進歩とに對し重大なる意味をもつものであると共に、また各人の生活内容の充實に密接なる關係をもつものである。こゝに於て、交通事業の經營については、これを國家、地方自治體等の公共經營 (gemeinwirtschaftliche Betrieb) の下に置くを可とするか、若しくは、私人、私營會社の營利經營 (privaterwerbwirtschaftliche Betrieb) の下に置くを可とするかといふ問題がある。この問題は、重要な經濟事業にあつては、いづれのものにも存在するのであるが、交通事業は、そのうちでも、最も古くからこれが論議せられたものである。

元來、交通事業について、これを公共の經營の下に置くを可とするか、または私的經營の下に置くを可とするか、といふことは、交通機關の種類性質によりても異なる所であると共に、國民經濟の發達狀態によりてもまたその解答を一にせざる所である。交通機關には、道路、橋梁、運河の如く、通路としての有形の固定設備のみより成るものあり、水運及び航空の如く、自然のまゝなる通路上に於ける可動設備と、その運用の勞務との結合より成るものあり、郵便、電信、電話の如く、人工的固定設備と運用の勞務との結合より成るものあり、鐵道の如く、固定設備と可動

1) Sax, Allgemeine Verkehrslehre; Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. I., S. 113 ff.; Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens; Theoretische Sozialökonomik, I Bd. 2te. Abteilung, S. 22 ff.; Borgh, Das Verkehrswesen, 3 Aufl. S. 49 ff.

設備と運用勞務との結合より成るものがある。國民經濟の發達狀態は、交換の原則の下に於て、一人の生活が如何に他人の生産物及び勞務に依存して行はるゝか、一地方の物質的繁榮が如何に多くの、また、如何に遠隔の、他地方の生産若しくは消費の上に依存して居るか、の程度によりて、これを觀察することが出来る。

交通事業の公營私營の問題は、右に述べたる交通機關の種類と國民經濟の發達狀態とに、關聯して考察せねばならぬ。

## 二 交通路の所有關係より見たる考察

交通事業の經營に於て先づ問題となるものは、その通路の所有關係である。蓋し、通路の所有は、その通路上に於ける交通に對し、獨占的勢力を及ぼし得るからである。

交通路には、その成立の初めより歴史的に私人所有權の範圍外に取り殘されたるものがある。即ち、通路として成り立つた當初から、私人が占有の外に、意識的若しくは無意識的に取殘して居るものである。道路、河川、海洋、空間の如きは即ちこれである。

かくの如きものは、今日に於ても、特別の例外の場合を除き、私人所有權の下に置かれ、或は國家公共團體の領有若しくは所有の下に置かれ、或は國家權力の外に置かれ、公衆一般

の使用に開放せられて居る。そして、その然る所以は、前述の歴史的事情に基くことの外に、更に、道路、河川の如きにあつては、公衆の交通と離るべからざる關係のものであつて、國民生活に緊密なる交渉をもつものであるから、それらが私人の所有の下にある場合には、往々生じ易き公共利益の侵害といふことを防ぐ必要があるといふ理由も附加せられて居る。そして、この公益上の理由は、道路、河川を通路として利用する所の幾多の種類の獨立したる可動交通機關が盛に用ゐらるゝに至つて益々その根據を強くするに至つたのである。それは、前に述ぶるが如く、通路の所有は、その通路上の交通に對して、支配力をもつことゝなるものであるから、道路、河川の如きものが、私人の所有の下にあるときには、これを通路として利用するにつき支拂ふ所の報酬關係より、可動交通機關の活動を害し、その發達を妨げるの虞があるからである。また、かの國家領域外にある海洋や空間は、事實上如何なる國家の權力も、如何なる個人の實力も、これを占有することが出来ないから、その事實その儘に認むるの外ないものである。

これらの原始的交通路と異り、交通事業の運営上、技術的に通路を特殊の構造に施設するの必要あるものがある。従つてそれらのものは、その設備に巨額の資本が固定せらるゝことゝなる。例へば鐵道、電信、電話、運河の如きものはそれである。かくの如きものにあつては、その通路の所有權は、所有權の一般的原则に基いて、その構造のために資本の投下をなしたるものに屬す

ることゝなるは言ふを俟たざる所である。従つて、その資本の投下者が私人なるときは、その交通路は、私有のものとなり、國家その他の公共團體なるときは、國有または公有のものとなる。

道路若しくは河川について言ふも、今日に於ては、自然のまゝなる姿に於て使用せらるゝものは全くなく、必ず多少の改善が加へられ、従つてその程度に應じて資本が投下せられて居るのである。そして、その資本の投下者は、國家若しくは公共團體であるから、道路河川の如きが、今日、國有若しくは公有なるの理由も、この資本投下の關係に基くが如く見ゆるけれども、實はさうではない。國家若しくは公共團體が道路河川の改善に資本を投下するは、前述の歴史上並びに公益上の理由により、既にそれの所有と管理とがこれに屬するの結果として、これをなすのである。すなはち、この場合に於ては、資本の投下が所有の結果であつて、所有が資本投下の結果ではない。

國家若しくは公共團體が、新たに、道路を開設する場合にありても、その開設費用を負担し、その道路を國有若しくは公有とするは、前述の歴史上並びに公益上の理由により一般に道路の國有若しくは公有の原則をさるゝ結果であつて、資本投下の關係が根本理由となつて居るのではない。但し、道路のうちにて、一般公衆の交通目的に供せらるゝのではなく、例へば最近歐米に於て施設せらるゝが如く、自働車の高速度力疾走の用に供せらるゝ道路、若しくは、古くより

愛蘭土地方にある所の私人若しくは一地域住民の娛樂遊歩のために構造せられたるものゝ如きは、資本投下の關係によりて私人の所有に屬するものである。

鐵道、運河、電信、電話等の如く、その交通路の所有につきて何等歴史的事情なきものにありては、その所有を決定するものは、右に述ぶるが如く、資本の投下である。然るに、これらのものにありては、その所有主體が同時に、運営主體としてその通路上の交通を司るのであるから、その事業の運営に當るに適するものが、資本の投下者たるべきものである。こゝに於て、私は問題の第二段に入つて、交通事業をその運営といふ方面より觀察せなければならぬ。

### 三 交通事業の運営より見たる考察

こゝに、交通事業の運営として謂ふ所の運営といふことは、狹義に於ていふ所の經營と同じことである。廣く交通事業の經營といふときは、交通機關たる通路の所有といふことも含まれ、また、交通機關を開設するについて要する資本を如何にして調達するかといふことも含まれるのであるが、こゝに運営といふのは、この經營のなかから、所有と財政とを除外して、たゞその運用的方面の經營のみを意味せしめんとするのである。平たく言へば、交通事業に於ける日常の活動作業といふのと、大體相似たるものである。



右に述ぶる意味に於ける交通事業の運營に當るものとして、國家若しくは公共團體と私人若しくは私立會社といづれが適當であるか。國家の機關も、また國家に隸屬する所の公共團體の機關も、本來は政務の執行のために出來たものである。かゝる政務執行機關たるものが、經濟事業を營むに至つたのは、國民經濟が發達し、經濟事業が公的性質を帶ぶるに至つたことの結果である。

或る一企業の經營せる經濟事業の盛衰存亡が、企業者一個の利害に止まるときは、それは單に私的性質をもつに過ぎないものである。併し、その盛衰存亡が、たゞに企業者の利害に止まらないで、多數國民の若しくは多數市民の生活上の利害に影響するものであるときには、その事業は縱ひ私人企業の下にあるにしても、實際上は公的性質をもつものである。そして、かくの如く、一企業の經營する經濟事業が、公的性質を帶ぶるに至つたのは、國民經濟の發達により、一方に於ては、それが大規模の經營となると共に、他方に於ては、各人の生活が分業によつて、相互に極めて複雑なる形に於て連帶的に結合するに至り、かくの如き大規模の經濟事業の施設に民衆の利害が依存するの程度を増加したによるのである。

かくて、或種の經濟事業が公的性質を帶ぶるに至りたる以上は、その事業の經營は、一面に於て經濟上のものであると共に、他面に於ては政治上のものである。近世國家に於て、その政務のうち、幾許かの經濟事業の經營を含むに至つたのは、他に財政上の理由に基くものもあるけれ

ども、またこの理由によるものも少くはない。そして、交通事業の如きものは、上述の意味に於て、最も多く公的性質を有するものであるから、それが公營とせらるゝの實例に最も多く富むのである。

併し乍ら、國家または公共團體が經濟事業を營むといふのは、その本來の趣旨が公益の増進にある。だから、公營の結果が公益増進の實績を挙げなければならぬ。そして、國家または公共團體の機關が、經濟事業を經營して、公益増進の實績を挙げ得るや否やは、その經營能力の如何に懸る所である。かの政務機關の内部に於ては階級的意識の強烈であつて外に向つては形式の整備を尊ぶを特色とする所の官僚的やり方は、縦ひ威力的統治に適當であるにしても、企業實績を舉ぐるには適せざるものである。従つて、經濟事業として公的性質をもつに至りたる交通事業が、國營または公營となることは縦ひ一般的に言へば、公益の増進に適すべき筈のものであつても、國家または公共團體の現實の機關がたゞ官僚的性質をもつただけであつて、經營能力を未だ具備して居らない場合には、交通事業の國營または公營は却つて公益に反するの結果となり易い。

元來、私人企業たる例へば會社の如きは、經濟事業を經營するがために初めより存在するものである。従つて、それは經營能力をよく具備して居る場合が多い。勿論、會社の機關を構成する所の人員には、或は經營の手腕に富むものもあり、或は經營能力の頗る低劣なるものもあるであ

らう。併し、自由競争の下に於て經濟事業が營まるゝ限り、經營能力に富む人員を以て組織せられたる會社は榮え、經營能力の低劣なる人員を以て組織せられたる會社は衰亡するは、優勝劣敗を示す自然淘汰の原則である。従つて、この情勢の下に於て存在し若しくは新らたに成立する所の私人企業は、常に經營能力に比較的に富むものであると見ることが出来る。

然るに、國家若しくは公共團體の機關は、前にも述べたやうに、本來は政務機關である。従つて、國家生活の幼稚なる時代には、これを構成する人員も政務には練達であつても、經濟事業の經營に當つては、謂はゆる士族の商法である。獨占的法規の保護の下に於て、能率を問題とせず、成績を論じないならば、經濟事業の經營もやつてやれないことは素よりない。併し、自由競争の荒波にもまれて、尙ほよく成功するが如き程度の成績を舉ぐることが出来るかどうかは甚だ怪むに足る所である。故に、國民經濟の未だ發達せざるうちは、國家若しくは公共團體が交通事業を經營することは、寧ろ一般的には公益を増進するに適合しないものと言はなければならぬ。

然るに、國民經濟が發達し、社會の一般事情も進歩し、各種の事業が團體的經營に移るやうになると、國家若しくは公共團體の機關にも次第にこの經營能力が養成せらるゝことになる。それは、一つには、これらの政務機關も經濟事業と交渉する機會が多くなることゝ、もう一つは、構成員に經濟事業を經營する能力を有し經驗を有するものが加入することゝによるのである。國

民經濟が發達しても、國家の政務機關と私的の經濟企業とは勿論明かに別々のものではある。併し、政務機關を構成する人員と、大規模の私的企業を構成する人員とは、いづれも一國の智識階級に屬するものであつて、これらは進歩したる社會に於ては、事情により常にこの雙方に出入する所のものである。例へば、上の方で言へば、野に在つては大會社の社長たるものが、朝に在つては一省の大臣となるが如くに、また下の方に於ては、屬僚と下級社員との間を互に轉職するがやうに、相互に共通のものとなることが多い。かくの如くになると、本來は政務機關である所の國家機關や公共團體の機關が、こゝに初めて、その構成員の素質の上より經營能力が植え付けらるゝのである。

故に、既に民間の經濟事業が、大規模大經營のものとして相當各種の方面に於て存在するの社會でなければ、交通事業を經營若しくは公共團體の經營の下に置いて、その經營能力の低劣なるがため、それが私的企業の經營の下にある場合に比べて、果してより多く公共の利益に適合するや否やを早計に斷じ得ないものである。何となれば、經營が低劣であるならば、交通機關の運用に浪費多くして、その勞務上の能率も亦低劣なるがため、一方に於ては經費嵩むと共に、他方に於ては提供する所の交通勞務の品質が悪くなるからである。殊に、經營能力の如何が最も多く影響するは、交通勞務の對價收入を擧ぐるの成績である。この成績が劣等なるときは、經濟事業

として存立し得べき交通事業も、そのため存立の經濟的基礎を失ふこととなる。この對價收入なるものは、これを以て交通機關の開設に要したる費用の償却に充つると共に、またその維持に要する費用と、運用に要する費用とを償ふべきものであつて、これら總てが償はるゝことを得て、初めて經濟事業としての存立性を保有し得るものだからである。

#### 四 交通機關の發達より見たる考察

右に述ぶるが如く、交通事業の公營と私營と、いずれが公益の増進に適合するかの問題は、國家若しくは公共機關の經營能力如何に多く關聯するものであるが、更にこの場合にいふ所の公益への適合とは如何なることをいふのであるか。それは、受益者について言へば、最も一般的に最も多數人に、生活利益の増進が齎らさるゝことである。併し、交通事業によりて増進せらるゝ各人の生活利益は、前にも述べたるが如く、生活のあらゆる方面に亘るものであるから、固よりこゝに一々枚舉することが出来るものでない。従つて、これが説明は受益者の立場より具體的に述ぶることは殆ど不可能であつて、自ら、交通事業そのものゝ方面より説明するの外はない。

交通事業の方面よりこれを言ふときは、公益の増進は交通機關の發達と併存する所である。従つて、公營と私營といづれが公益に適合するかといふ問題は、これを、そのいづれが交通機關の

發達を齎らすか、といふ問題に轉換することが出来る。

交通機關は、人、貨物、思想が一つの場所より他の場所へ移動するにつき、それに附着する所の場所的障礙と時間的障礙とを取り除くことを目的とする設備である。<sup>1)</sup> 故に、この交通機關は、場所的障礙と時間的障礙とを併せ克服する程度の大なるほど、發達したるものと見做すことが出来、従つてまた各人の生活の總ての方面に於ける利益の増進を幫助することが大であると見做すことが出来る。<sup>2)</sup>

然るに、交通機關が場所的障礙を取り除くがためには、長距離に到り得る<sup>3)</sup> (Extensiveness; Ausdehnungsfähigkeit)、各方面に達し得る<sup>4)</sup> (Ramification; Verzweigungsfähigkeit)、大量の交通に堪え得る<sup>5)</sup> (Massiveness; Massenhaftigkeit)、安全なる<sup>6)</sup> (Safety; Sicherheit) の四つの條件が具はるを要し、また時間的障礙を克服するに就いては、迅速なる<sup>7)</sup> (Swiftness; Schnelligkeit)、正確なる<sup>8)</sup> (Punctuality; Pünktlichkeit)、現律正しき<sup>9)</sup> (Regularity; Regelmässigkeit) の三つの條件が具はるを要する。そして、長距離に到り、各方面に達するには、また連絡の宜しきを得る<sup>10)</sup> (Good junction; Verbindungsfähigkeit) を要する。

これらの發達要件のうち、長距離に到り得ること、各方面に達すること、並びに連絡の宜しきを得ることは、また相合して、かの謂はゆる交通網 (Verkehrsnetz) なるものを構成するものである。

1) Vgl. Wagner, a. a. O., S. 2.; Aoright, a. a. O., S. 3.

2) Vgl. Roscher, Nationalökonomik des Gewerbflusses und Handels, 2ter Halband, Cstuttgart und Berlin 1917) S. 444 ff.

3) Vgl. Borgh, a. a. O., S. 7.; Roscher, a. a. O., S. 444 ff.; Wagner, a. a. O., S. 3 ff.

る。この交通網の發達が、即ち交通機關本來の職能たる場所的障礙を取り除くに付いての最も重要な事柄である。そして、この交通網が、一般國民若しくは市民の福祉と最もよく適合するは、それが各地方の文化の發達に應じて普遍的に行き亘り、且つ十分にその機能を發揮するにある。然るにかくの如きことは、交通網の構成が單一の運營組織の下にあるときに、最もよく實現を見るの可能性があるもので、多數の運營組織に分屬するほど、この理想に遠ざかるものである。

運營組織といふは、交通機關の活動の方面より見たる一體系である。一つの交通事業は一つの運營組織をもつ。例へば、一つの鐵道會社の下にある鐵道事業の如きはこれである。併し、また一つの交通事業は、多くの運營組織をもつこともある。例へば定期船會社が多數の航路を經營して居る場合である。それと共に、多數の交通事業が一つの運營組織を共同してもつ場合もある。例へば連絡運輸協定の下にある多數鐵道事業の如きがこれである。

交通網が多數の運營組織に分屬するときは、交通網の重複を來すと共に、その機能に於て分裂を惹起することとなり、交通線路が局部的に徒らに稠密なる所とまた不當に稀薄なる所とを生じ、而もその稠密なる所に於ても、それが異なる運營組織に屬する結果として、利用效果は甚だ減殺せらるゝこととなる。そればかりでなく、かくの如きは、交通需要を適當に充足しないに拘はらず社會の資本を能率悪く投下したることとなり、而も陸上の交通事業にあつては、それが資本

の固定的投下であるがため、寧ろ國富の浪費とも見らるべき結果を呈することがある。

勿論、交通機關には、地方的局部的なものもあれば、全國的なものもあり、また世界的國際的なものもある。例へば、電車、自働車の如きは、専ら地方的局部的なものであるが、鐵道、電信、電話、郵便の如きは主として全國的なもので、同時に國際的性質をもつて居る。これに反して、海運の如きは、主として世界的國際的であるが、また國內的地方的なものもある。

世界的國際的の交通機關にして、その交通活動の簡單劃一なるものは、その交通領域の全般に亘つてこれを單一の運營組織の下に置き一つの交通網を形成することが出来る。かくの如きものは今日にては郵便と電信とである。そのうち電信は國營と私營との連絡の範圍内に於て國際的活動をなし、郵便は國際條約により「萬國郵便聯合 (Union postale universelle) の名稱の下に單一の郵便領域を形成」<sup>1)</sup>して國際的活動をして居る。

併し乍ら、世界的國際的の交通機關にあつても、海運や鐵道の如く、交通活動の複雑多岐なるものにあつては、その交通網を單一なる運營組織の下に置くには、統一的經營によるを要するのであるが、かくの如きことは、私人企業としてはその資力の及ばない所であり、國家企業としては國權の及ばない所である。故にかくの如きものにあつては、その交通領域の全般に亘つて、單一運營組織の交通網を作るといふことは、今日に於ては、全く企業的計畫の外に存する所であ

1) 萬國郵便聯合條約第一條。



る。従つて、これらは、自然、多數の私人企業及び公企業の併立的經營の下にあるの外はない。その結果、これには交通網としての重複もあり、缺脱もあり、またその機能の分裂もあるを免れ難い。たゞ世界的國際的の交通網のうちの各一部分に於ては、企業家同盟(Cartel)の組織を以て、この欠點を補ふて居るものがある。定期船事業に於ける海運同盟(Conference)がこれである。<sup>1)</sup>

全國的または地方的なる交通機關にあつても、その通路をして一定の組織をもつ所の交通網に作り得ないものがある。例へば、我國舊來の人力車營業や駕屋業、または近來世界的に普及の機運を作つたタキシ營業の如きものは、個々の場合に當つて一々異なる所の交通需要に應ずるものであつて、特定の通路に於て一般的な交通需要に應ずるものでないから、寧ろ組織的な交通網の外にあつて活動するを特色とするものである。<sup>2)</sup> 従つて、比較的小規模な經營の下にあるべき性質のものである。この點に於て國家若しくは公共團體の如く、企業主體の性質上大規模經營を本質とするもの、事業となり得ないもので、小企業である所の私人若しくは私立會社の經營の下にある場合に於て、寧ろよくその交通需要を充すに適するのである。故にかくの如きは公營問題の外にある所の交通事業である。

併し乍ら、苟も一定の通路をもつ所の交通機關にあつては、その通路を組織的な交通網となすは、交通機關の發達要件を完備するの理想に近づくゆゑんであり、公益の増進に適合するのゆ

1) 「海運同盟論」第三章、參照。

2) 「海運貨率論」第一章、參照。

ゑんである。そして、交通網を構成するものなる以上は、前述の如く、これを單一なる運営組織の下に置くを以てまた最もよくその機能を働かしめることとなる。殊に、交通網の完成は、これを地域的に且つ時間的に頗る周到なる計畫を以て行ふことを要する。謂はゆる年度計畫 (Zeit-Bauplan) と施設計畫 (Linien-oder Streckenplan) の下に於ける施行である。1) かくの如き計畫の下に於て初めて、巨大なる資本を要する交通網の完成も可能となるものであり、且つこれに投下せらるゝ所の巨大なる資本も、最も有効に活用せらるゝこととなるのである。

右に述ぶるが如く、複雑多岐なる交通網を統一的に構成して、その機能を十分に發揮せしむるは、公益の増進に最も適する所であるが、かくの如きことは、單一なる運営組織の下に於て初めて可能なると共に、またかゝる交通網の完成は統一的なる經營の下に於てのみ出來得る所である。多數の企業が競争關係の下に於て交通事業を營み、それらの經營が分裂せる場合には、いづれの企業も、採算上有利と見込む路線より施設計畫を進めることとなるから、全般的に觀察すれば年度計畫が齟齬し、施設計畫が重複若しくは缺脱することを避け難い。従つて、不完全不具なる交通網が作成せらるゝこととなる。故に、この點より言へば、交通事業は、單一經營の下に於て、統一的運営組織によりて經營せらるる場合に於て、最もよく交通網完成の理想を實現するに近

1) Wagner, a. a. O., S. 26.

く、交通機關の發達を促進するに適し、結局、公益の増進に適合するものであるといふことが出来る。然るに、單一經營の下に於ける統一的運營組織を作成することは、即ち獨占運營に外ならぬものである。換言すれば、當該交通事業の獨占の下にのみ望み得る所である。

故に、この獨占といふことだけから問題を考ふるならば、國家若しくは公共團體が、この事業の主體となることが、公益の増進に適するものであつて、利己的な私的企業がこれに當る場合には、獨占の地位を逆用して却つて交通網の完成を怠るの危険がある。併し乍ら、未だこれのみを以ては、交通網を構成する交通機關は、常にこれを國營若しくは公營とすべきものと斷するは早計である。何となれば、かくの如き交通事業は、前述の如く巨額の資本を要するものであるから、この資本を調達し支配し得なければ、それがため却つて交通網の完成を遅延し、交通機關の發達を阻止することとなり、従つて公益の増進を害する結果となるからである。故に、私は、これより問題を一轉して、交通事業に於ける資金の調達並びに財政について考察するであらう。

## 五 建設資本の調達より見たる考察

交通機關のなかには、小額の資本を以て調達し得るものと、その施設に巨額の資本を必要とするものがある。前者は専ら地方的局部的の交通需要に應ずるもので、個々の場合に當つて一々

異なる所の交通勞務を提供するものであるから、前に述べたるが如く、寧ろ小規模の私的企業がこれを經營するを以て、世間の交通需要に適するものである。従つて、これは既に公營問題の外にある。然るに後者は、組織的系統の交通網をなすを要するものであるから、獨占の下に於て最もよくこれが完備を望むことを得、従つてその點より言へば、前述の如く、國家若しくは公共團體に於て經營能力を具有するならば、國營若しくは公營を以てするを適當とするのである。

併し乍ら、かくの如き事業の經營は、前述の如く、巨額の資本を要するものであるから、これが建設に要する資本を調達し支配し得る地位にあるのでなければ、この事業の經營に當ることが出來ず、また、たゞこれを不完全に調達し支配し得るに過ぎないのに、強いて、その經營に當れば却つて公益の増進を阻害するの結果となる。故に、交通事業の國營若しくは公營には、前に述べたる所の經營能力を有することを要すると共に、この事業に要する資本を調達し支配し得るの地位にあることを要する。

併しこれは、勿論、國家若しくは公共團體が、現實にそれに要するだけの、蓄積せられたる資本を保有し居ることを、要件とする譯ではない。かくの如き蓄積資本の存在は、近世國家並びに公共團體に於ては、望むことを得ざる所である。故に、所要の資本は、國營若しくは公營の場合に於ては、これを何らかの方法によつて新らに調達し得れば、固よりそれにて可なる譯である。

國家若しくは公共團體は、謂はゆる公經濟 (öffentliche Wirtschaft) 若しくは強制經濟 (Zwangswirtschaft) であるから、その必要の經費は、これを租税を以て調達し得るものである。交通機關のなかにても、前に述べたるが如く、各人の日常生活と不可分の關係にあり、且つ歴史的に國有若しくは公有となつて居つて、その使用報酬を個々の利用について取立て得ざるがために無償使用を原則として居る所の一般道路の如きものは、その改良、維持の費用は、租税を以てこれに充つるの外なく、また實際に於てもその方針で經營せられて居る。併し乍ら、國家若しくは公共團體が租税によつて、經費を調達し得る額は、國民若しくは市民の納税力の限界を超え得ないものなるは言ふまでもない。そしてその限界は、近世國家に於ては、大抵、政務經費の調達のために事實上、殆ど餘裕を剩して居ない。故に、歴史的事情にある道路の改善維持の如きを除いては、交通事業の開設に要する巨額の全資本を、一時に租税として徴集し得ないことは、特に説明を要せざる所である。

故に、國營若しくは公營の場合に於ける、交通事業開設に要する資本は、これを、國家若しくは公共團體が、その信用を以て調達することを得れば足る。即ち、將來に償還するの計畫に基き、公債によりて一般公衆より、必要の資本を集め得るならば、これによりて交通機關の開設に要する經費を調達し得るものである。

但し、こゝに交通事業の國營若しくは公營の場合に於ける資本の調達について注意すべき問題は、これら國營若しくは公營の場合に於ては、その開設に要する資本は、必ずこれを公債に仰ぐべきものと考へられて居ることである。殊に、交通事業のうちにも、建設費の外に運営の費用を要するものにありては、その建設維持の經費も租税を以て調達するは不可であつて、公債を以てこれに充つべきものであると見做されて居る。併しかくの如きは、實際上の事情の必要より生ずるのであつて、理論上、然らざるべからざる筋合のものではない。

今この點について少しく考察するに、かの歴史的に存在する道路の如きは、その改良と維持とに費用を要するだけであつて、その上に於ける交通行爲は、交通需要者各自の費用を以てなさるゝ所であるから、運営の費用なるものを要しないものである。併し、その他の交通機關にあつては、殊に交通事業として經營せらるゝものにあつては、いづれも各交通行爲は、交通機關提供者の勞務に移されて行はるゝものであるから、その勞務を構成する所の物的及び人物の費用を要する。これが運営の費用であつて、それは、大體、提供する所の交通勞務の品質と分量とに應じて多寡を異にするものである。従つて、この種の費用を要する交通機關にあつては、交通勞務の需要者が、その需要する所の各個の交通勞務に應じて、これを負擔するを以て正當とする。少くとも、この點に於ては、一般の道路の如きとは異り、有償使用の原則の下にあるべきである。そし

て、既に、交通機關の提供に要する經費の一部、換言すれば、交通勞務生産費の一部たる運營費が、各需要者の負擔とする以上は、建設費及び維持費も亦、特別の事情のなき限り、需要者に於てこれを負擔するが正當であると見做されて居る。

故に、運營費を要する交通機關、例へば鐵道、電信、電話の如きものにあつては、これを國家若しくは公共團體が經營するにしても、それは有償使用の原則の下に行はるゝこととなり、その建設費も一般の場合に於ては、國民または市民全體の負擔に歸すべき租税を以て調達すべからざるものと見做され、將來に於ける收益を以て償還する所の公債に仰ぐべきものとせられて居る。そして多くの場合に於ては、この公債は一般會計と區別したる特別會計に於て取扱はれ、またかかる公債は、他の政務に關する公債と區別して、生産的公債といはれ、一般國民または市民の負擔となることなき、特別會計の收益を以て、その元利の支拂に充てらるべきものと見做されて居る。

鐵道、電信、電話の如き交通機關にありては、縱ひこれを國營とするも、交換の原則の上に組織せられたる經濟社會にあつては、右の如く、交通勞務の需要者が、その勞務生産費を負擔すべきは當然の事柄である。併し、更によく考へて見れば、その故を以て、これが建設費も亦必ずこれを一般租税によるべからずとなす理由は、理論上に於ては見出し得ない。かゝる交通機關によ

りて生ずる利益は、直接には、その利用者の享くる所であるけれども、間接には全國民に及ぶ所である。故に、その運営費はともかく、少くともその建設費の如きは、國民に負擔餘裕があるならば、理論上、これを租稅收入を以て充當して差支ある譯のものではない。この點は、或種の道路が租稅によつて造られ、開墾灌漑に要する費用が租稅收入より支辨せらるゝことあると、同様の關係にあるものと見るべきであらう。たゞ、實際に於ては、如何なる國に於ても、一方に於ては、それだけの課稅餘裕を有するものなく、他方に於ては、謂はゆる生産的公債を以てこれを調達するが便利であるから、租稅を以てかゝる交通機關の建設費を調達するが如きは、問題となり得ないのである。

かくて、巨額の資本を固定して交通網を構成するの必要ある交通機關にあつては、その國營若しくは公營の場合に於ても、これが建設費は通常は公債を以て調達することとなる。併し乍ら、これを公債に仰ぐ場合にありても、所要の資本は、必ずしもその任意の必要額が調達し得らるるものではない。それは、縱ひ、將來の收益を以て償還せらるゝ所の、謂はゆる生産的公債を以てする場合に於ても同様である。その譯は、國家にしても公共團體にしても、財政信用を維持する上より見て募債額に一定の限界を設けなければならぬからである。故に、縱ひ、生産的公債であ



つても、また、一般會計より區別せられたる特別會計として取扱はるゝにしても、國家または公共團體は、その全般的財政狀態より見て、その既に發行せる全體の公債が既に或額に達し居ることは、これが發行を差控えねばならぬのである。

既に發行せる全體の公債が如何なる額にあるときは、生産的公債もその發行を差控えねばならぬかは、固より一概にその標準を指示し得るものではない。かくの如きは、國民經濟の發達狀態により、また既に發行せる公債負擔の種類によりても異なる所である。併しその最も主要なる指針と認むべきものは、既に發行せる公債の條件と、新たに發行の交渉の下にある公債の條件との比較である。この比較が良好に向ひつゝあるならば、尙は多くの發行餘力を有する譯であり、次第に不利に向ひつゝあつて、民間の社債と同様となり、または外債の場合に於ては、より劣等なる國の公債條件に接近しつゝあるときは、公債發行可能の限界に達したものだといはなければならぬ。故に生産的公債であるといつても、その發行には自ら一定の限度あるものであり、また國家は緊急の場合を考慮して、平常はその政務公債（不生産的公債）について發行可能の餘裕を殘存せしむるを以て賢明なる公債政策とするものであるから、この點に於ても生産的公債の發行には自ら一定の限度あるものといはなければならぬ。

かくの如く、運營費を要する交通機關を國家若しくは公共團體が初めて開設する場合にありて

は、その建設費は主としてこれを公債によるの外なきものであるに拘はらず、かゝる公債には右に述ぶるが如く、一定の發行限度のあるものである。また、國家若しくは公共團體が、既に經營せる交通機關の擴張をなし、交通網の完成をなさんとする場合に於ても、その財源は、開設の場合と同様に公債によるか、然らざれば既成部分の事業より擧ぐる收益を以てこれに充つるの外なきものである。故に、國營若しくは公營の場合に於ける交通網の完成は、そのものゝ必要程度に隨伴して、若しくは、それに對する社會の需要に隨伴して達成せらるゝといふよりは、寧ろ、その事業の既成部分より生ずる收益の範圍内、またはその事業のために發行し得る公債の限度内に於て達成せらるゝの外なきものである。故にその擴張を要し、完成を必要とするの程度が、右の收益の許す範圍内にあるか、若しくは、これに加ふるに公債發行可能の限度内にある間は、一般財政が交通機關の發達を阻害するの結果を齎らすことはないが、これに反する場合に於ては、交通事業が、國營若しくは公營の下にあるがため、却つて、交通網の完成が遅滯せらるゝの結果となる。

こゝに於て、全國的若しくは地方的に廣汎なる範圍に亘る所の交通網を構成する所の交通機關を、初めて開設するには、その普及の迅速を計る點より言へば、寧ろ、これを私的企業の事業と

する方が適切である。然るときは、私營の多數企業の併立となり、若しくは對立となるの傾向は避け難いけれども、その各企業は各々適當なる地域に於て事業を計畫し、株式若しくは社債により、適當なる方面より資本を集めることとなりて、容易に事業完成を見ることを得て、交通機關の一般的普及には寧ろ適合することとなる。然るに、かくの如き交通機關の併立的私營の場合には、前に述べたるが如く、全般的に觀察すれば、交通網の重複と缺脱並びにその機能の分裂を惹起すの危険があり、それはまた公益に反する事柄である。

故に、國家若しくは公共團體が、かゝる交通事業の經營を私的企業をして當らしむる場合には、交通の最高政策として、(イ)私營獨占の弊害を避くるため、交通網の重複缺脱を甘受して、私的企業相互の競争を認むる主義をとるか、(ロ)交通網の重複缺脱を避け、且つ競争の弊害を防ぐため、一定の地域に於て、特許制度の下に獨占企業を認むるの主義をとるか、若しくは、(ハ)地域的獨占の特許を認めず、單に交通網の整頓調節を計る目的より認可主義をとるか、この何れかの主義を確定せねばならぬこととなる。我軌道法は「軌道ヲ敷設シテ運輸事業ヲ經營セントスル者ハ主務大臣ノ特許ヲ受クベシ」<sup>1)</sup>と規定するけれど、その謂はゆる特許は、右の(ロ)の主義の獨占特許ではなくして、寧ろ(ハ)の認可主義である。

右に述ぶるが如く、交通網の構成が、私的企業によりて行はるゝ場合には、建設資本調達の上

1) 軌道法第三條。

より見れば、國營若しくは公營の場合に比して、その普及完成が速であるの利益があるけれども、併しこれも必ずしも常に然る譯のものではない。私的企業に於ける資本の調達は、世間の金融事情によつて左右せられる。金融市場の情勢が緩慢なる場合には、かゝる資本は集め易く、逼迫せるときは集め難い。従つて、私的企業による所の交通機關の構成に要する資本の調達は、殆ど全く經濟界の景氣變動によつて左右せられ、甚だしきに至つては投機的景氣の支配する所となる。されば、交通網の構成が好景氣の場合に頗る樂觀的に計畫せられ、豫定に於ては、短少年月のうちに完成する筈であつても、建設事業の進行は、この年度計畫が指導するのではなくして、寧ろ一般的の景氣または投機的景氣がこれを支配し、その結果、好景氣が去りたる後は、建設事業は繰延に繰延べを重ねるが如きは珍らしくない所である。いな、ときとしては中絶せらるゝことすらある。

國家若しくは公共團體の事業に於ても、年度計畫が經濟景氣の變動によりて影響せらるゝことは、往々免れ難い所であるけれども、而も、これにあつては投機的景氣に左右せらるゝことは殆どなく、従つて一朝恐慌の襲來あるも、私的企業に於けるが如く、事業計畫が根本的に破壊せられ、組織的な交通網が完成せらるゝことなくして、謂はゆる本身不隨的現象を呈するに至るの危険はない。故に、國家若しくは公共團體に於て、假に豊富なる資本を容易に調達し得るもので

あるならば、右に述べる關係より言ふも、交通網の完成は國營若しくは公營とすべきであるけれども、國民經濟の發達が尙ほ幼稚なる場合には、かくの如きは望み難き所であると共に、かゝる事業の初期に於ける企業危險は、國家財政並びに地方財政の確實性と相容れざるものがあるから、國家若しくは公共團體は、前述の三つの主義のいづれかによりて、交通網の完成はこれを私的企業として行はしむるを寧ろ適當とするのである。故に例へば、鐵道の如きものは、多くの國に於ては、當初、私的企業として、その交通網の構成を初めたものである。

## 六 獨占事業たる性質より見たる考察

公營私營の問題は、交通事業特に交通網を構成する交通事業が獨占事業となり易き點よりも考察せねばならぬ。即ち、交通網を構成する所の交通事業は、その建設に巨額の資本を固定するを要するものであるから、これが併立せる企業の間競争的に經營せらるゝ場合には、資本擁護の必要上、競争は激烈となり、競争者相互の損害を深刻ならしめ、その結果は遂に妥協に導くこととなり、事實上の獨占状態を來すものである。それは、たゞに理論上説明し得る所であるばかりではなく、歴史上の事實が證明する所である。かくの如き自由競争主義の下に成立する獨占は、經營上一定の義務に服する特許獨占の場合よりも、その弊害の大なるものがある。

1) Wagner, a. n. O. S., 24.

2) Ref., Acworth, Historical Sketch of State Railway Ownership, Ch. II.

また認可主義の制度は、單に交通網の整頓調節をなすの效あるだけのものであつて、これによりて企業相互の競争を制止し得るものではない。それは交通企業なるものは、最初、相互に競争關係のなかつたものも、交通路の延長によつて、競争關係を惹き起すものであるからである。そして一旦競争關係を發生すれば、資本を固定することの巨大なる事業であるがため、前述の如く、遂に妥協による獨占に導かるゝものである。故に、これらの關係より見れば、巨大の資本を固定して交通網を構成する所の交通事業の私營は、いづれの場合に於ても遂に獨占となるの傾向にあるものと言はなければならぬ。

私的企業の獨占は、競争の結果として生ずるものに於ては言ふまでもなく、國家監督の下にある特許獨占の場合に於ても、これを公的獨占到比ぶれば、公益の増進に適合することの少きものである。故に國家若しくは公共團體が、その經營能力の點に於て、またその資本調達の點に於て、交通網の完成に當るに適しない間、若しくは、企業危險が不確定であつて國家公共團體の財政の確實性と相容れない間は、前述の如く、私的企業をしてこれに當らしむるの外はないのであるが、一方に於て、國家公共團體が國民經濟の發達と共に次第に經營能力を具備するに至り、またその財政的信用も加はると共に、他方に於ては、私的企業によりて交通網も既に完成に近づき且つその企業危險も確定して財政の確實を害することなきに至るならば、國家若しくは公共團體

は、曩に私的企業をしてその經營に當らしめたる交通事業を、國營に轉換し(Verstaatlichung)若しくは公營に轉換すべきである。殊に、この場合に於ては、新たに交通機關を開設する場合と異り、所要の資本は、これを國內の一般市場若しくは外國市場に求むるのではなく、經營の轉換と引換に既存企業に公債を交付することによりて調達し得るのであるから、頗る容易に行はれ得る所である。

我國が、現行鐵道國有法に「一般運送ノ用ニ供スル鐵道ハ總テ國ノ所有トス、但シ地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此ノ限ニアラス」<sup>2)</sup>と規定して、鐵道國有の原則を實行したのは、この方法によつたものである。また、獨逸聯邦の鐵道は、今日一私的企業の下にあるけれども、これは戰費賠償保證の方法として、戰後かくの如くに取扱はるゝことゝなつたもので、戰前に於ては、我國同様に公益上の理由により、私設または公設鐵道の買上げによる國有化を實行して居つたのである。

また、既に、國家若しくは公共團體が、經營能力を具備し、資本調達の便宜を有する場合に於て、交通網をなす所の交通機關を開設する場合には、初めより國營若しくは公營(Staatsübernahme oder Gemeindeübernahme) <sup>3)</sup>として之を行ふべきである。郵便は、總ての國に於て、陸上電信及び電話は北米合衆國を除く殆ど總ての國に於て、この趣旨の國營であり、大都會の市街鐵道がこの

1) Wagner, a. a. O., S. 25., Borgh, a. a. O., S.

2) 鐵道國有法第六條。

3) Wagner, a. a. O., I. 25.

趣旨の公營なる例は頗る多く見る所である。かくの如きは、いづれの國に於ても、私的獨占は公的獨占よりも公益の増進に適合しないことを、たゞに理論の上からだけではなく、事實に於ける苦き經驗によりて體驗する所あつたからである。

§

§

交通事業の公營私營の問題は、右に述べたるが如く、主として、巨額の資本を投じて交通網を構成する所の交通機關について存する所である。かくの如き交通機關は、その交通網それ自體の完成といふことが公益に適合するものであるが故に、公營私營の問題は、そのいづれが、重複缺點なき所の交通網の完成に適し、且つそれを速かならしむるかによつて決すべきである。またかくの如き交通事業は、私營の場合には、結局、獨占となるの傾向あるものであるから、均しく獨占となるからには、私的獨占と公的獨占といづれが公益に適するかといふによりても、決せらるべきである。而して、私的獨占の弊害が比較的少き國情の下に於て、またその弊害を蒙ること少き種類の交通機關は、交通網の完成を急ぐの理由により私的企業が許され、然らざる場合に於ては、交通網完成の遲滞による公益の損害は、私的獨占の弊害によりて受くる公益の損害よりも寧ろ忍ぶべしとして、公的獨占の下に置かるゝことゝなるのである。

——三、一三、八——